Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/6143

20. 12. 89

Sachgebiet 9

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock, Frau Teubner und der Fraktion DIE GRÜNEN

Alpentransitverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt
— Drucksache 11/5243 —

zu dem Entschließungsantrag der Fraktion der SPD

Alpentransitverkehr und seine Auswirkungen auf die Umwelt
— Drucksache 11/5256 —

A. Problem

Nach den Entschließungsanträgen soll der alpenquerende Güterverkehr durch Österreich und durch die Schweiz von der Straße weitgehend auf die Schiene verlagert werden. Der Schadstoffausstoß der Lkw soll durch konkrete Maßnahmen wie Tempolimit und Abgasbegrenzung vermindert werden.

B. Lösung

Verabschiedung einer Entschließung in neuer Fassung, die auf einen verstärkten Ausbau der Schienenverbindungen abzielt.

Einmütigkeit im Ausschuß bei zahlreichen Stimmenthaltungen

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

wurden nicht festgestellt

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

die Entschließungsanträge in den Drucksachen 11/5243 und 11/5256 in der folgenden Fassung anzunehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß hinsichtlich der technischen und organisatorischen Möglichkeiten zur Förderung des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene folgende Maßnahmen beabsichtigt sind:

1. Kurzfristige Maßnahmen

Aufgrund einer Vereinbarung der Eisenbahngesellschaften DB, ÖBB und FS können kurzfristig 31 zusätzliche Züge auf der Relation München–Verona eingesetzt werden, davon zum 1. Dezember 1989 18 Züge für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV). Damit kann eine Entlastung der Straße um ca. 900 Lkw-Einheiten pro Tag erreicht werden.

2. Mittelfristige Maßnahmen

Auf deutscher Seite werden auf der Strecke München–Rosenheim–Kiefersfelden durch umfangreiche Baumaßnahmen (überwiegend signaltechnische Maßnahmen) mit einem Investitionsvolumen von über 40 Mio. DM künftig stufenweise dichtere Zugfolgen erreicht. Damit einhergehen Kapazitätssteigerungen und eine qualitative Verbesserung im Betriebsablauf.

In Österreich ist im September 1989 mit den Arbeiten zur Umfahrung Innsbruck begonnen worden.

Die Deutsche Bundesbahn wird auf ihrem Gebiet die Kapazitäten so steigern, daß bis 1995 eine Entlastung des Brenner-Straßentransports um 1 600 Lkw-Einheiten pro Tag erreicht werden kann.

Eine weitere Verbesserung ist von dem neuen Rangierbahnhof München-Nord zu erwarten, der auch im Italienverkehr eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des konventionellen Wagenladungsverkehrs ermöglichen wird. Die erste Baustufe des Rangierbahnhofs München-Nord wird Ende 1991 in Betrieb gehen.

Der neue Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr München-Riem ist planfestgestellt. Die Möglichkeit des Baubeginns wurde durch den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof bestätigt. Mit den Arbeiten wurde begonnen. Die Inbetriebnahme ist für Herbst 1992 vorgesehen.

Die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Strecke München–Mühldorf–Freilassing wird derzeit untersucht.

Die DB und SBB sind darüber hinaus bemüht, den Eisenbahntransit durch die Schweiz zu verbessern. Hier scheint eine Ver-

doppelung des heutigen Angebots auf insgesamt 58 Züge bis 1994 (rd. 1 700 Lkw-Einheiten) ein realistisches Ziel zu sein.

3. Langfristige Maßnahmen

a) Brenner-Basistunnel

Im Memorandum von Udine zwischen Italien, der Bundesrepublik Deutschland und Österreich wurde am 16. April 1989 ein Stufenplan mit Langfristziel vereinbart, die Strecke zwischen München und Verona viergleisig auszubauen. In Arbeitsgruppen sollen die Verkehre, in Abhängigkeit von den schweizerischen Überlegungen, für das Brenner-Projekt prognostiziert werden, soll die Wirtschaftlichkeit ermittelt werden und danach sollen Modelle für die Finanzierung erarbeitet werden. Parallel hierzu sind Fragen der Sicherheit im Basistunnel und Betriebsmodelle durch die Eisenbahnverwaltungen zu klären. Ferner sind die Zulaufstrecken südlich und nördlich des Basistunnels zu untersuchen.

b) Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT), Schweiz

Der Schweizer Bundesrat hat unter Einbeziehung der nationalen (Vernehmlassung) und internationalen Stellungnahmen am 10. Mai 1989 entschieden, daß ein „Gesamtpaket NEAT" realisiert werden soll. Er hat in einem Anschlußentscheid am 28. Juni 1989 das Transitkonzept NEAT ergänzend definiert: Neubaustrecke Gotthard-Basis-Tunnel (nicht Gotthard-Ost und Y-Variante) als Hauptentscheid und als Zusatzentscheide: Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz/Rheintal-Inner-Achse und Lötschberg-Basistunnel (Kandergrund-Raron).

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt aus verkehrspolitischer Sicht die Ergebnisse der internationalen Alpenkonferenz vom 9. bis 10. Oktober 1989 in Berchtesgaden. In der umfassenden Resolution zum Schutz des Alpenraumes stellt die Konferenz u. a. fest:

1. Es besteht übereinstimmend die Meinung, daß im Hinblick auf die Verkehrssituation und die künftig zu erwartende Steigerung des Verkehrsaufkommens weitere Maßnahmen kurz- und längerfristiger Art getroffen werden müssen, die insbesondere zum Ziel haben,

   — die Belastungen für Menschen und Umwelt durch Verkehr in den Alpen und durch die Alpen zu verringern,

   — die Entwicklung und schnellstmögliche Einführung verbesserter Systeme zur weiteren Emissionsminimierung aller Arten von motorisierten Fahrzeugen nach dem jeweiligen Stand der Technik voranzubringen,

   — alle Möglichkeiten zur Verbesserung des Angebots von umweltschonenden öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere in Siedlungszentren und Tourismusgebieten, und zur Vergrößerung der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel auszuschöpfen,

- möglichst große Teile des alpenquerenden Güterverkehrs künftig auf der Schiene und im kombinierten Verkehr abzuwickeln und hierzu die erforderlichen Schritte zum Ausbau der vorhandenen und Schaffung zusätzlicher leistungsfähiger Eisenbahntransversalen und ausreichender Verladeterminals an Standorten, die ein frühzeitiges Verladen auf die Schiene ermöglichen, umgehend zu ergreifen und dieses Transportsystem unter Einsatz aller Möglichkeiten zu fördern und attraktiver zu gestalten,
- Modelle verstärkter Koordinierung der Verkehrsträger zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit, zur Rationalisierung der Verkehrsbedienung und zur Verringerung des Verkehrsaufkommens zu beraten.

2. Die für Verkehr zuständigen Stellen der Alpenstaaten sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften werden aufgefordert, diesen Notwendigkeiten bei den laufenden internationalen Verkehrsverhandlungen nachdrücklich Rechnung zu tragen.
3. Die Notwendigkeit gemeinsamen abgestimmten Vorgehens im Bereich des Verkehrs unter Berücksichtigung der Belange aller beteiligten Staaten und der Integration Europas wird betont.
4. Es wird für notwendig gehalten, daß eine vergleichende Bestandsaufnahme der derzeitigen Situation sowie ein Katalog der erforderlichen Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet wird.
5. Die Teilnehmer der Konferenz sind übereinstimmend der Meinung, daß möglichst schnell eine umfassende Konzeption für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen und Verkehrssysteme erarbeitet und verwirklicht werden soll, wobei die allgemeinen umweltpolitischen Belange unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Alpenraumes sowie die überregionalen und regionalen Bedürfnisse in die verkehrspolitischen Entscheidungen zu integrieren sind.
6. Es wird für erforderlich gehalten, daß die Kontrollbestimmungen für den Transport und die Lagerung von gefährlichen Gütern verschärft und Technologien entwickelt werden, bei denen möglichst wenig gefährliche Stoffe anfallen oder Verwendung finden.

Bonn, den 6. Dezember 1989

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Jobst	**Gries**	**Oswald**
Vorsitzender	Berichterstatter	

Bericht der Abgeordneten Gries und Oswald

Die Anträge in den Drucksachen 11/5243 und 11/5256 wurden in der 161. Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. September 1989 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlagen in seiner Sitzung am 6. Dezember 1989 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Anträge

Die Antragsteller sind der Auffassung, daß sich der zunehmende Straßengüterverkehr vom Bundesgebiet durch Österreich und durch die Schweiz nach Italien und umgekehrt zu einer schweren ökologischen Belastung des Alpenraumes und der dortigen Bevölkerung entwickelt habe. Sie fordern eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Die Bundesregierung soll wie folgt aufgefordert werden:

1. Antrag GRÜNE in Drucksache 11/5243

- Ausbau des Schienenverkehrs in Zusammenarbeit mit der Schweiz und Österreich für den Alpentransit
- Einführung einer europäischen Schwerverkehrsabgabe für Lkw nach dem Territorialitätsprinzip
- Verzicht auf einseitige diskriminierende Maßnahmen gegen Lkw aus Österreich und aus der Schweiz im Bundesgebiet; Respektierung der Rechte Österreichs und der Schweiz, einschränkende Rahmenbedingungen für den alpenquerenden Straßengüterverkehr festzulegen, keine Zulassung von 40 t-Lastzügen für den Alpentransit
- Verlagerung von Verkehr nach Südeuropa auch auf die Seeschiffahrt.

2. Antrag SPD in Drucksache 11/5256

- Ausbau der Schienenverbindungen, Bau zusätzlicher Eisenbahntunnels für den Brenner und Gotthard sowie Bau einer Splügenlinie
- Verminderung des Kraftfahrzeugverkehrs mit Tempolimit und Abgasbegrenzung, Einführung von Beförderungsgeboten für die Schiene, Anzeigepflicht für den Transport gefährlicher Güter
- Verminderung der Umweltbelastungen durch den Flugverkehr.

II. Verlauf der Ausschußberatungen

1. Die Vertreter der Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben einen eigenen Entschließungsentwurf vorgelegt, in dessen ersten Teil auf die geplanten kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen zum Ausbau des Schienenverkehrs über die Alpen hingewiesen wird. In dem zweiten Teil des Entwurfs wird auf den Verlauf und auf die Ergebnisse der 1. Alpenkonferenz in Berchtesgaden vom 9. bis 11. Oktober 1989 eingegangen. Ein nationaler Alleingang durch vorgezogene Einzelmaßnahmen auf diesem Gebiet sei wenig hilfreich, notwendig sei vielmehr die vorgesehene Ausarbeitung und die Verabschiedung von international verbindlichen Konventionen zum Schutze der Alpen auf der geplanten 2. Alpenkonferenz im Jahre 1991.
2. Die Vertreter der Fraktion der SPD haben dem zweiten Teil des Entschließungsentwurfs zugestimmt, sich jedoch bei dem ersten Teil der Entschließung der Stimme enthalten. Nach ihrer Auffassung fehlen in diesem ersten Teil wichtige sofort wirksame und mögliche Einzelmaßnahmen zum Schutze der Alpenregion, wie sie in dem SPD-Antrag gefordert werden. Daher sei eine Zustimmung nicht möglich.
3. Die Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN haben sich insgesamt der Stimme enthalten; sie vermissen in dem Entschließungsentwurf die in ihrem Antrag enthaltenen möglichen und sofort wirksamen Einzelmaßnahmen.

III. Beschlußempfehlung

Der Ausschuß für Verkehr empfiehlt ohne Gegenstimmen bei zahlreichen Stimmenthaltungen die Verabschiedung einer Entschließung gemäß Anlage.

Bonn, den 6. Dezember 1989

Oswald — Berichterstatter

Gries — Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333